Basler Zeitung
Freitag, 29. Januar 2021

Thema

«Die Gebühren pro Flugzeug werden sich verdoppeln»

Euro-Airport will Umwelt schützen Luc Gaillet und Raymond Cron, Präsident und Vizepräsident des Flughafens Basel-Mülhausen, nehmen im Interview Stellung zur wirtschaftlichen Situation, zu Fluglärm, Umweltabgabe und Arbeitsrecht.

Kurt Tschan und Thomas Dähler

Frankreich und die Schweiz bekämpfen die Pandemie unterschiedlich. Bewältigen Sie den Kampf der zwei Staaten gegen das Virus?

Raymond Cron: Die Binationalität stellt vor allem in der Krise eine Herausforderung dar. Beim Gesundheitsschutz unterscheiden sich die Vorschriften beider Länder, Auf dem Euro-Airport gilt grundsätzlich französisches Recht. Es benötigt immer wieder Abstimmungsbedarf, so auch zu Beginn dieser Woche. Seit Montag muss für die Einreise nach Frankreich ein negativer Covid-19-Test vorliegen oder ein Test am Flughafen gemacht werden. Luc Gaillet: Das Hauptproblem besteht darin, dass es keine Koordination in Europa gibt. Der Flugverkehr von einem zum anderen europäischen Land wird dadurch kompliziert. Das macht unsere Situation nicht einfacher, da andere grosse Probleme einer Lösung harren.

Bringt Covid-19 neuen Schub in andere grosse Probleme?

Cron: Von diesem Corona-Schub spüre ich nichts, aber wir arbeiten trotz Krise konsequent an der Bewältigung dieser Herausforderungen. Parallel dazu versuchen wir die gelebte Binationalität zu verbessern. Wir haben zum Beispiel ein Programm gestartet, damit auch die französischen Kader Deutsch verstehen. Wollen wir Binationalität leben, muss jeder seine Sprache sprechen können und trotzdem vom anderen verstanden werden.

Wie hoch beziffert sich der wirtschaftliche Schaden durch die Pandemie?

Cron: Die Zahl der Passagiere sank 2020 um 71 Prozent auf 2,6 Millionen. Das Frachtgeschäft war dagegen leicht positiv. Die Einnahmen aus der Industrie bewegten sich auf Vorjahresniveau. Beim Betriebsergebnis, das zeigen die Hochrechnungen, werden wir deshalb mit einer schwarzen Null abschliessen. Dank eines rigorosen Krisenmanagements ist es gelungen, den Schaden in Grenzen zu halten.

Wie steht es mit Investitionen? Kommt es trotzdem zu einer Strategieanpassung?

Gaillet: Wir stellen auch in Zukunft die Erreichbarkeit der trinationalen Region auf dem Luftweg sicher. Das Investitionsprogramm wurde aber massiv heruntergefahren. Beendet wurde nur, was schon begonnen war. Gestoppt wurden die Erweiterung der Gate Süd sowie alle Parkingprojekte. Auch auf den Terminalausbau verzichten wir.

Braucht es angesichts der Zukunftsprognosen diese Projekte überhaupt noch?

Projekte überhaupt noch? Cron: Wir wissen nicht, wie sich der Flugverkehr entwickeln wird. Deshalb arbeiten wir mit verschiedenen Szenarien. Im Moment ist Wachstum kein Thema. Es wird Jahre dauern, bis wir wieder das Passagiervolumen von 2019 erreichen. Wir investieren in diesem Jahr weniger als 2020. Dies betrifft aber nicht die Projekte zur Reduktion des Fluglärms und des CO2-Ausstosses.

Hat die Problematik des Fluglärms wegen Corona an Bedeutung verloren?

Cron: Das Thema bleibt brisant, für jene, die sich beschweren, aber auch für uns als Flughafen. Ein Flughafen kann letztlich nicht gegen die Bedenken der Anwohnerschaft betrieben werden. Deshalb bleibt das Thema für uns zentral.

Wie sieht Ihre Strategie aus?

Gaillet: Vorrangig für uns ist es, den Lärm in den Nachtstunden zu reduzieren. Das geplante Verbot der geplanten Starts zwischen 23 und 24 Uhr geht in den nächsten Tagen in die öffentliche Vernehmlassung in Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Was die Lärmentwicklung anbetrifft, wollen wir den Flughafen aber auch langfristig berechenbarer machen.

Wie wollen Sie das schaffen?

Cron: Wir optimieren die Flugverfahren so, dass möglichst wenige Menschen darunter leiden. Allerdings ist die Flugsicherung bei den Flugverfahren zuständig, nicht der Flughafen. Hier suchen wir die Zusammenarbeit mit den französischen und schweizerischen Stellen. Gleichzeitig entwickeln wir das Konzept der begrenzenden Lärmkurve. Wird der definierte Maximalwert überschritten, darf der Lärm und damit letztlich auch der Verkehr nicht mehr zunehmen. So garantieren wir, dass die Lärmbelastung nicht ins Unermessliche steigt. Erst wenn leisere Flugzeuge in den Verkehr kommen, kann der Verkehr wieder zunehmen. Wir orientieren uns dabei am Flughafen Cointrin in Genf. In technischer Hinsicht ist unser innovatives Konzept bereits weit fortgeschritten. Frankreich kennt dieses Modell der begrenzenden Lärmkurve noch nicht. Wir leisten hier also Pionierarbeit.

Wann ist es am Flughafen laut genug?

Gaillet: Diese Limite ist noch nicht definiert. Dafür braucht es eine enge Abstimmung mit den Behörden. Klar ist aber, dass wir uns an der Lärmgesetzgebung und den dort enthaltenen Grenzwerten orientieren. Die entscheidende Frage wird sein, auf welchem Niveau wir den Lärm limitieren und wie das subjektive Lärmempfinden der Bevölkerung in diesem Prozess mitberücksichtigt werden kann.

Cron: Die Grenzwerte müssen dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung Rechnung tragen und gleichzeitig dem Euro-Airport seine Entwicklung ermöglichen. Unstrittig ist, dass Lärm am Tag anders wahrgenommen wird als in der Nacht.



Luc Gaillet: «Wir streben ein Gleichgewicht zwischen ökonomischen, sozialen und Umwelt-Aspekten an.»



Raymond Cron: «Es braucht eine Harmonisierung der Abgaben.» Fotos: Nicole Pont

«Nationale Konzepte im Umweltbereich machen im Flugverkehr wenig Sinn.»

Raymond Cron

Vizepräsident Verwaltungsrat Euro-Airport

Welche Kontakte unterhalten Sie zu den Schutzverbänden?

Cron: Herr Gaillet und ich treffen uns zweimal im Jahr mit den Schutzverbänden aus allen drei Ländern. Da sitzen Rahel Bänziger am Tisch, aber auch Jürgen Fingerle aus Deutschland und Bruno Wollenschneider aus dem Elsass. Ziel ist es, einen Dialog zu schaffen. Logischerweise werden wir uns in diesen Meetings nicht einig. Es ist aber möglich, Standpunkte auszutauschen und die Sichtweise des Gegenübers zu verstehen. Dieser institutionalisierte Dialog mit den Schutzverbänden ist uns wichtig.

Gaillet: Eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens steht für uns im Vordergrund. Seit letztem Jahr beschäftigen wir zwei zusätzliche Umweltingenieure. Wir streben ein Gleichgewicht zwischen den ökonomischen, sozialen und Umwelt-Aspekten an.

Die Schweiz führt in Zürich und Genf vor dem Hintergrund der Klimakrise eine Ticketabgabe ein und möchte dies auch in Basel. Wie beurteilen Sie die Chancen?

Cron: Der Euro-Airport stellt sich nicht gegen die zu erwartende Einführung einer CO₂-Abgabe.

Auch die Luftfahrt muss einen Beitrag zur Senkung des CO2-Ausstosses leisten. Die Abgabe wird aber negative Auswirkungen auf den Euro-Airport haben, weil sie zu einer Wettbewerbsverzerrung führen wird.

Warum?

Cron: Die Gebühren pro Flugzeug für einen innereuropäischen Flug ab Schweizer Sektor werden sich mindestens mehr als verdoppeln. Heute werden zum Beispiel für einen Airbus 320 Gebühren von 3100 Franken bezahlt, in Zukunft werden es mindestens 7900 Franken sein. Im französischen Sektor müssen aber nur 3700 Franken bezahlt werden. Als Folge davon wird Verkehr vom schweizerischen Sektor in den französischen abwandern. Nicht nur am Euro-Airport entsteht eine Wettbewerbsverzerrung, sondern auch in Genf und Zürich. Abflüge ab Zürich könnten dann in den französischen Sektor in Basel transferiert werden. Für den Passagier ändert sich nichts. Auf der Boardingkarte steht in Zukunft lediglich MLH anstelle von BSL.

Wie lösen Sie das Problem?

Cron: Es braucht eine Harmonisierung der Abgaben. Wir schlagen deshalb vor, dass wir als einziger binationaler Flughafen der Welt zu einem Laboratorium für die Erprobung von grenzüberschreitenden Umweltabgaben werden. Nationale Konzepte im Umweltbereich machen im Flugverkehr wenig Sinn. Es braucht globale oder mindestens europäische Lösungen.

Gaillet: Es ist tragisch, dass die europäischen Staaten keine gemeinsame Vision haben, wie sie die Umweltproblematik bewältigen wollen. Mit der Gründung des Euro-Airports wurde zum ersten Mal ein binationaler Flughafen errichtet. Deshalb wäre er geeignet, erstmals ein binationales Laboratorium zu grenzüberschreitenden Umweltabgaben zu errichten.

Gegenüber dem Flughafen von Strassburg wird sich trotzdem ein Nachteil ergeben.

Gaillet: Eine Abgabe etwa in der Mitte zwischen den beiden nationalen Zuschlägen läge etwa in der Mitte zwischen Strassburg und Lyon einerseits und Zürich und Genf andererseits. Das wäre eine verkraftbare Lösung. Die Idee ist aber noch nicht politisch diskutiert. In Frankreich und in der Schweiz gibt es Gesetze. Es müssten also Ausnahmeregelungen für eine gewisse Zeit bewilligt werden.

Ist es realistisch, diese Idee in Paris durchzusetzen?

Gaillet: Es ist nicht einfach. Aber wir müssen es versuchen.

Cron: Ja. Sonst haben wir ein Problem. Mit der Verlagerung des Verkehrs in den französischen Sektor könnte die Stellung des Euro-Airports als dritter Landesflughafen in der Schweiz gefährdet werden. Das gilt es zu verhindern. Im Verwaltungsrat wird die Idee des Laboratoriums von den elsässischen und den Schweizer Vertretern getragen.

Ist die Binationalität des Flughafens in Bern und Paris umstritten?

Cron: In Bern nicht. Aber die Binationalität ist im Alltag anspruchsvoll, und es gibt viele Abstimmungsprobleme.

Gaillet: In Paris ist es schwieriger. Wir setzen uns immer wieder dafür ein und lösen die Probleme Schritt für Schritt.

Wie steht es beim Euro-Airport als Arbeitgeber? Kommt es zu Entlassungen?

Cron: Wir haben uns bis jetzt mit Kurzarbeit beholfen und Abgänge nicht ersetzt. Wir sind gewillt, so weiterzufahren. In Frankreich gibt es die Möglichkeit, Kurzarbeit während längerer Zeit in Anspruch zu nehmen. Wir wollen kein Personal abbauen, weil wir das Know-how für die Zukunft behalten möchten. Das dürfte uns 2021 gelingen.